



## Presentato il primo Civity CAF del FVG

Il 1° marzo scorso è arrivato a Trieste il primo degli otto convogli Civity ETR 563 ordinati dalla Regione Friuli Venezia Giulia alla spagnola CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles di Beasain; era in composizione con alcuni carri scudo e trainato dalla locomotiva E 190.311 In-Rail. Cinque giorni dopo, il 6 marzo, è stato presentato ufficialmente alle autorità locali, alla stampa ed ai rappresentanti dei Comitati pendolari attivi in questa regione.

Alla presentazione oltre all'assessore alle Infrastrutture Riccardo Riccardi sono intervenuti l'assessore regionale alle Finanze Sandra Savino, il direttore di Trenitalia FVG Maria Giaconia, i direttori commerciali Estero ed Europa di CAF, Jesus Eснаola e Julien Barrutia, ed il senior advisor di CAF Enrico Giberti.

I nuovi "Civity", lunghi quasi 92 metri e con una velocità massima di 160 chilometri/ora, sono composti da cinque vetture (A1/B/C/D/A2): due situate all'estremità dotate di cabina di guida e tre vetture intermedie; in totale il convoglio presenta 295 posti a sedere. In una delle vetture di estremità è possibile accogliere passeg-

geri disabili in carrozzina ed in due vetture i servizi igienici sono attrezzati per persone a ridotto grado di mobilità. Nelle tre vetture intermedie la flessibilità della disposizione interna permette di ospitare sino a 30 biciclette. Tutte le vetture sono dotate di impianto di climatizzazione integrato, pannelli a led per le informazioni ai passeggeri, impianti di video-

siva del veicolo. Le vetture terminali A1 ed A2, sui lati esterni, poggiano ciascuna su un carrello, sui lati interni poggiano su un carrello condiviso con la successiva vettura. Le vetture intermedie poggiano su ambo i lati su carrelli condivisi. I motori, montati sui carrelli, sono di tipo asincrono con rotore a gabbia di scoiattolo. Il treno è equipaggiato con i seguen-

ti sistemi di frenatura: freno elettrico a recupero reostatico, freno pneumatico del tipo a dischi montati sulle ruote, freno di stazionamento a disco azionato attraverso una molla ad accumulo di energia con sgancio pneumatico. Per il servizio sulla rete ferroviaria italiana gli ETR 563 sono attrezzati con un "Sistema Tecnologico di Bordo" (STB) che è costituito dai seguenti tre sistemi principali: SCMT per il controllo automatico della Marcia in Sicurezza; DIS per la registrazione degli e-

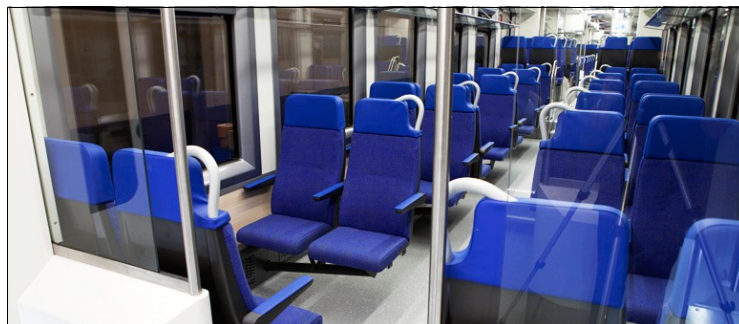
venti di Marcia; Cab Radio per la comunicazione sulla banda GSM-R. Per la circolazione sulla rete slovena il treno è attrezzato con un sistema di Protezione PZB.

I primi otto Civity che entreranno in servizio saranno "battezzati" con i no-



*Il primo convoglio Civity CAF per la regione Friuli Venezia Giulia è stato presentato a Trieste il 6 marzo 2013  
(foto E. Ceron)*

registrazione. Tutti i convogli possono essere accoppiati tra loro per mezzo di accoppiatori automatici. La struttura delle casse è in lega di alluminio ed è dotata di un sistema di assorbimento di energia in caso di urto che migliora la sicurezza pas-



*In alto, gli interni del Civity CAF (foto CAF)*

*A sinistra, la cabina di guida (foto E. Ceron)*

mi delle città regionali di Udine, Gorizia, Pordenone, Trieste, Cividale del Friuli ed Aquileia (località inserite nell'elenco Patrimonio mondiale Unesco), Lignano Sabbiadoro e Grado. Va ricordato che la regione ha acquistato in totale 12 convogli, i primi otto entreranno dunque in servizio a fine estate dopo i collaudi previsti dalla normativa italiana, mentre gli ulteriori quattro, politensione, destinati anche a percorrere la linea ferroviaria austriaca, saranno pronti ad inizio 2015. I treni faranno base presso lo scalo di Cervignano del Friuli. Il Friuli Venezia Giulia è stata una delle rare Regioni italiane a non intaccare le risorse destinate al trasporto pubblico investendo ben 87 milioni di euro per l'acquisto e la messa in esercizio di nuovi treni destinati al trasporto regionale. Tra gli altri risultati conseguiti dall'attuale amministrazione, ha segnalato l'assessore alle infrastrutture Riccardo Riccardi, il successo dei treni Micotra, cioè del collegamento ferroviario transfrontaliero tra Udine e Villach (Austria), che dal suo avvio a metà giugno 2012 a fine gennaio 2013 ha fatto registrare quasi 37.500 passeggeri, di cui 22.000 hanno viaggiato tra Tarvisio e la Carinzia. Dall'11 febbraio scorso sono anche entrati in servizio i primi due treni "Vivalto" (acquistati dal Gruppo FS), mentre a breve Trenitalia dovrebbe comunicare i modi ed i tempi di consegna e di messa in esercizio degli ulteriori due complessi da cinque carrozze.

Enrico Ceron



*Il carrello tra due vetture ed il pantografo (foto E. Ceron)*

## Certificazione UNI EN 13816 per le Ferrovie Udine-Cividale

Il 14 febbraio nella sala riunioni della stazione di Cividale, alla presenza di Riccardo Riccardi, Assessore Regionale alle Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione Territoriale e Lavori Pubblici, dei rappresentanti della Società Ferrovie Udine Cividale Corrado Leonarduzzi, Amministratore Unico, e Sabrina Paola Manzini, Responsabile Marketing e Qualità, dei rappresentanti di TÜV Italia Paolo Merenda, Direttore Divisione Management Service, e Alessandro Avalone, Sales Area Manager - North-East region, dei rappresentanti dei consumatori e della stampa locale, è stata conferita la certificazione UNI EN 13816 alla Società Ferrovie Udine Cividale.

Questa certificazione determina, misura e comprova la piena corrispondenza tra la qualità del servizio erogato dall'azienda fornitrice nell'ambito del Trasporto Pubblico di Passeggeri e quella attesa dalla clientela.

All'inizio della conferenza stampa ha preso la parola l'ing. Leonarduzzi che ha fatto gli onori di casa ed ha espresso la soddisfazione che la FUC sia la prima ferrovia in Italia ad avere ottenuto questa certificazione che si aggiunge alla ISO 9001 già ottenuta nel 2006. Ha passato poi la parola al direttore di TÜV Italia, eccezionalmente presente dato l'avvenimento della certificazione di una ferrovia in Italia, che ha espresso alla FUC le congratulazioni dell'ente per l'impegnativo e prestigioso obiettivo raggiunto. Ha anche aggiunto che le uniche altre certificazioni UNI EN 13816 assegnate in Italia ad enti di trasporto pubblico sono assegnate alle quattro società del servizio su gomma del Friuli Venezia Giulia. Il dott. Merenda ha poi spiegato cos'è l'ente certificatore tedesco TÜV (Technischer Überwachungs-Verein), leader mondiale nel settore delle certificazioni, del quale TÜV Italia è la filiale italiana di TÜV SÜD, a sua volta emanazione della casa madre, che ha sede a Monaco di Baviera e che possiede 800 sedi in Europa, Americhe, Medio Oriente e Asia e Africa.

Ha quindi preso la parola il dott. A-

vallone che ha spiegato nello specifico in cosa consiste la certificazione nel settore del trasporto pubblico delle persone. Trattandosi di una certificazione di servizio, è il servizio e non il prestatore dello stesso a dover essere conforme alla norma che, dal punto di vista del Cliente, misura qualità "attesa" e qualità "percepita", e, dal punto di vista dell'erogatore del servizio, qualità "progettata" e qualità "erogata". Il metodo per la misurazione delle prestazioni di servizi prevede le tradizionali indagini sulla soddisfazione del cliente e sulla prestazione, ma anche analisi basate su valutazioni obiettive effettuate da osservatori in incognito.

I certificatori hanno infine asserito che al centro dell'attenzione della Società Ferrovie Udine-Cividale sono i passeggeri visti come clienti e non solo come utenti, perciò le loro aspettative hanno guidato le scelte aziendali di questi anni, volte al miglioramento continuo del servizio erogato.

E' quindi intervenuta la dottoressa Manzini che ha seguito per la FUC le pratiche di certificazione spiegando in cosa è consistito il suo lavoro che prevede il monitoraggio annuale da parte della Direzione; esso si realizza attraverso lo strumento della Customer Satisfaction, particolarmente efficace per comprendere i termini in cui la qualità del servizio viene percepita da parte dei clienti che utilizzano i mezzi e la rete. Ha ringraziato anche il gruppo tripartito - azienda, clienti e associazioni (tra queste la SAT) - che è stato istituito per questa incombenza.

Infine la parola è stata data all'assessore Riccardi che ha espresso la soddisfazione della Regione per questo risultato che corona il lavoro fatto per il trasporto pubblico negli ultimi 5 anni dall'attuale giunta, fornendo alcuni dati. E visto che presto si voterà per le regionali si è detto disponibile a proseguire per altri 5 anni questo lavoro, ovviamente se gli elettori gli daranno ancora la loro fiducia.

Dopo il tradizionale rinfresco si è tenuto un incontro con i pendolari.

Claudio Canton



## Ferrovie: NO, grazie 2

Le proteste per la soppressione della tratta urbana di Udine della Pontebbana continuano.

Nelle polemiche si sono inseriti i pendolari con i loro blog; loro sono d'accordo con le nostre tesi esposte sul numero precedente de **il tender**.

In più si sono chiesti quali sarebbero le conseguenze con la deviazione dei treni via linea di cintura, "tutto ciò a causa dell'egoismo e ipocrisia di alcuni cittadini a cui danno fastidio i binari, sorti prima delle loro case, nonché di alcuni Amministratori poco obiettivi e lungimiranti...". Fanno notare che si avrebbe un aumento del percorso di 4 km, per gran parte percorribili a soli 30 km/h, un aumento dei tempi di percorrenza per tutti i treni, sia viaggiatori che merci, un aumento dei costi del contratto di servizio fra Trenitalia e Regione FVG, un aumento dei pedaggi richiesti del gestore della rete RFI a carico della Regione FVG e delle Imprese ferroviarie merci (a cui pochi pensano), un aumento delle tariffe per i pendolari (per esempio sulla Udine-Gemona la corsa semplice passerebbe da € 3,15 a € 3,80 e l'abbonamento mensile da € 54,30 a € 61,95, sulla Pontebba-Udine la corsa semplice da € 6,45 a € 7,15 e l'abbonamento mensile da € 83,15 a € 89,95), un generale calo dell'attrattività, competitività e sostenibilità economica del trasporto ferroviario, sia per le merci sia per le persone ed infine una spesa di 70 milioni di euro per lavori di adeguamento della cintura.

Al blog dei Pendolari è anche arrivata una mail anonima in cui si spiegava perché non è stato realizzato l'interramento o la galleria artificiale della famigerata tratta urbana durante i lavori di costruzione della nuova Pontebbana. Già nel 1996 le FS avevano predisposto il relativo progetto e reperito i finanziamenti necessari, ma il comune di Udine negò il consenso alla costruzione perché il piano regolatore non prevedeva uno strumento urbanistico idoneo per il rilascio del benessere all'opera. In questo modo i fondi economici furono dirottati ad altre opere ferroviarie sul territorio italiano.

Intanto il comitato per la soppressione ha organizzato il 27 gennaio

una marcia simbolica che ha portato i manifestanti dalla piazza di Laipacco alla linea di circonvallazione (ma la tratta che vogliono eliminare non è quella urbana? N.d.R.). Hanno partecipato alla manifestazione circa 500 persone per la questura (ovviamente molti di più per gli organizzatori), il parroco sostenitore della protesta e molti politici visto che si stavano approssimando le elezioni.

Il consiglio comunale di Udine ha più volte ribadito che almeno i treni merci vanno spostati sulla circonvallazione, ma si sono anche registrate le preoccupazioni dei comuni che si trovano lungo il primo tratto della Udine-Palmanova, della quale una persona, che ha fatto visita al nostro gruppo, propone la soppressione del tratto Udine-Bivio Cargnacco. A questa persona abbiamo fatto notare che per deviare i treni passeggeri diretti a Cervignano si dovrebbe costruire un raccordo tra la linea per Gorizia e la circonvallazione e chiudere il raccordo per lo scalo ZIU/ZAU e l'acciaieria ABS. Lui ha ribadito che, considerando che il nuovo scalo merci di Udine dovrebbe essere costruito nei pressi dell'acciaieria, questa tratta diventerebbe inutile e quindi anche qui si toglierebbe una barriera tra i quartieri udinesi.

Riguardo alla tratta della Pontebbana, si sono avuti anche contatti e riunioni con RFI e Trenitalia che hanno stimato una spesa di circa 70 milioni di euro per il completamento e

l'attrezzaggio della linea di cintura, che il ministro dei trasporti in risposta ad un'interrogazione parlamentare ha dichiarato non essere disponibili. Ed è stata ventilata la possibilità di deviare via circonvallazione e Cervignano alcuni treni, ma è stato fatto notare che ciò implica una riprogrammazione del traffico ferroviario sulle linee interessate e sul nodo di Mestre. Intanto è stato deciso che da aprile alcuni merci notturni e gli spostamenti di locomotive isolate saranno deviati via cintura.

Riallacciandosi alla chiusura della Pedemontana il blog dei pendolari fa notare che il mondo è veramente strano: c'è gente che lotta per riavere la propria ferrovia e altri vicini di casa che non la vogliono. Comunque propongono di deviare i merci sulla Gemona-Sacile dove sarebbero accolti a braccia aperte, mantenendola così in servizio. Quello che però non dicono, forse perché non ne sono a conoscenza, è che anche la Pedemontana ha bisogno di vari lavori di adeguamento e consolidamento per permettere il passaggio dei treni merci; infine ribadiscono di usare questa linea invece di costruire la proposta autostrada sul parallelo percorso Gemona-Sequals.

La Regione intanto ha chiesto formalmente la proprietà della linea ferroviaria Gemona-Sacile, con l'obiettivo di ripristinare il servizio passeggeri a favore dei numerosi pendolari. In una riunione tenutasi a Roma tra i rappresentanti della regione, della Commissione paritetica Stato-Regione, di RFI, di Trenitalia e dei ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture è stato deciso di istituire un tavolo di lavoro che avrà il compito di definire le procedure del trasferimento.

RFI ha comunque ribadito che non dispone dei 3 milioni di euro necessari per garantire il ripristino del servizio in condizioni di sicurezza, considerando anche gli alti costi di esercizio.

Alla fine di gennaio alcune foto scattate a Pinzano da un appassionato di ferrovie pubblicate sul blog dei Pendolari dell'Alto Friuli mostravano un movimento di mezzi e persone in questa stazione e si è subito pensato ad un repent-



Semafori rossi sulla Pedemontana. Stazione di Pinzano (foto C. Canton)

tino inizio dei lavori di smantellamento. Sulla questione sono intervenuti la Regione FVG e il sindaco di Pinzano che hanno fatto presente che questi lavori sono dovuti alla posa di fibre ottiche all'interno delle canalizzazioni ferroviarie per ridurre i costi ed evitare di costruire ulteriori linee lungo le strade.

Un altro punto caldo si trova a San Giorgio di Nogaro dove il raccordo tra la stazione ed il porto e la zona industriale passa in mezzo alle case. Anche qui è sorto un comitato di abitanti lungo il raccordo che chiede lo spostamento dei binari, che fino al porto vecchio (Porto Nogaro), quello che si può definire il tratto urbano, sono stati posati nel 1888 in mezzo alla campagna. Le motivazioni sono le stesse degli udinesi, traffico di treni che trasportano spesso merci pericolose in manovra a tutte le ore del giorno e presenza di numerosi passeggeri a livello. Ovviamente tutti sono a favore del trasporto ferroviario, basta che non sia "nimby" (not in my back yard), ossia che non passi vicino al mio cortile. In questo caso è

già stato presentato un progetto che prevede un nuovo accesso, sia ferroviario che stradale, alla zona industriale. Sarà lungo poco più di 4 km e avrà origine nei pressi della stazione di Torviscosa per un costo totale (stradale + ferroviario) di circa 45,7 milioni di euro.

Anche i pendolari di Mossa e Capriva (Gorizia) sono scesi sul piede di guerra per mantenere aperte le due stazioni. Infatti nel Piano regionale del trasporto pubblico sono elencate le dieci fermate ferroviarie che il piano stesso propone di escludere temporaneamente per scarsa frequentazione. Le stazioni o fermate da sospendere, oltre a quelle di Capriva e di Mossa, sono quelle di Redipuglia, Muzzana del Turignano, Palazzolo dello Stella, Lumignacco, S. Stefano Udinese, S. Maria La Longa, Sevegliano e Strassoldo.

Infine il nostro socio Alberto Isoardi di Saluzzo ci segnala che la sua città non ha intenzione di mollare il treno, il cui servizio è stato sospeso la scorsa estate, e sollecita la regione Piemonte a bandire la gara per la ge-

stione della tratta Cuneo-Saluzzo-Savigliano. A questa gara sarebbe disposto a partecipare, se gli verrà data la possibilità, il fondatore di Arenaways, di nuovo sulla breccia, perché ritiene che questa linea abbia delle potenzialità.

Un'altra problematica sorta con l'inizio dell'anno è che i biglietti per il servizio integrato con l'autobus non sono più validi e riporta l'esempio di un pendolare della Saluzzo-Torino che dopo avere fatto l'abbonamento annuale GTT-Trenitalia su questa tratta si è visto chiedere l'abbonamento (o il biglietto) anche per quello che fino al 31 dicembre era il bus sostitutivo Saluzzo-Savigliano e che il biglietto differiva per ogni vettore che effettua il servizio! Questa persona ha anche fatto notare che, diversamente da quanto dichiara l'assessore ai trasporti, questa chiusura di varie linee piemontesi ha creato notevoli disagi in termini di tempo, di orario, di coincidenze e di spesa per gli utenti, il tutto per un risparmio sulle spese tutto da dimostrare.

Claudio Canton

## Disservizi per maltempo e altro

Il maltempo invernale ha creato i soliti problemi alla circolazione dei treni. La zona di Bivio Aurisina è quella che ha avuto i problemi maggiori. La nevicata del 14 gennaio ha creato manicotti di ghiaccio sui fili della linea aerea ed uno di questi ha ceduto durante le operazioni di raschiamento. Treni bloccati in linea poi sostituiti da bus, in seguito circolazione su un solo binario durante le operazioni di riparazione. Il 25 marzo stesso problema di formazione di manicotti sui fili, questa volta dovuto al gelicidio (la pioggia in presenza di basse temperature e di bora gela al contatto con il terreno e con qualsiasi oggetto) che si manifesta specialmente nella zona del rilevato di Bivio Aurisina, essendo questo colpito in pieno dalle raffiche di bora. Molti treni hanno subito ritardi o cancellazioni e Trenitalia ha organizzato un servizio a spola tra Monfalcone e Trieste con due Minuetto diesel (non erano possibili servizi autosostitutivi perché anche le strade erano ghiacciate), che pur con partenze ogni 30 minuti hanno faticato a smaltire il traffico. I pendolari in entrambi i casi hanno capi-

to la situazione, lamentando però la mancanza di comunicazioni e avvisi che avrebbero evitato a molte persone di mettersi in viaggio restando poi bloccate e con un ritorno a casa avventuroso. Una persona intervistata dal TG3 ha invece affermato che in Svezia ha visto i treni funzionare con qualunque condizione climatica.

Il 14 gennaio anche la FUC ha registrato qualche piccolo ritardo.

Nel pomeriggio del 3 febbraio, a causa del vento che accompagnava la pioggia, un albero è caduto sulla fune di guardia a Pordenone. Si è dovuto togliere l'alimentazione alla linea aerea per permettere la rimozione della pianta con il blocco di molti treni.

Il 12 febbraio, sempre a causa della neve, è stata un'altra giornata tragica per i trasporti. Il centro dei disagi è stata la stazione di Mestre dove si sono registrati guasti a 4 convogli e un guasto ad una centrale ENEL che alimenta anche le ferrovie, lasciando senza corrente.

Un'interruzione del traffico si è avuta la mattina del 17 febbraio su tutte le linee che fanno capo a Mestre, quindi anche quelle per la nostra regio-

ne. La causa è stato il disinnescamento di due bombe della seconda guerra mondiale trovate durante lavori di scavo nella stazione mestrina.

La linea Trieste-Venezia è rimasta bloccata la mattina del 25 febbraio a causa del fermo nella stazione di Ronchi dei Legionari Sud di un convoglio di carri cisterna che trasportavano isobutano, un idrocarburo facilmente infiammabile, proveniente da Villa Opicina e diretto a Rovigo. La fermata si era resa necessaria perché l'impianto frenante di un vagone si era surriscaldato ed emetteva scintille. I Vigili del fuoco affiancati dal nucleo Nbcn-nucleare hanno messo in sicurezza il convoglio che è stato trasferito allo scalo di Cervignano sull'apposito binario attrezzato per queste evenienze. I treni viaggiatori sono stati deviati via Udine-Treviso con ritardi da 90 (i FrecciaBianca) a 150 minuti (i Regionali).

Infine i pendolari hanno presentato un dossier con i dati sui disservizi registrati nel 2012 sulla Udine-Tarvisio. Le soppressioni di treni sono state 100 (+ 30 rispetto al 2011) e i ritardi superiori a 10' sono stati 78 (+ 37). Invece il ritardo medio è stato di 18' e 30" contro i 30' del 2011.

Claudio Canton

# Treni storici - Nuove norme per l'effettuazione

Alla luce delle normative di esercizio emanate dall'ANSF e da RFI nei mesi scorsi, Trenitalia ha emesso la PEIF n° 31.0 che dallo scorso 22 marzo prescrive le norme particolari per la circolazione dei treni composti da "Veicoli storici".

Innanzitutto tutti questi veicoli dovranno essere iscritti come tali nel "RIN" (Registro di Immatricolazione Nazionale), il cui utilizzo risponde ai requisiti di cui all'allegato II PGOS (Prefazione Generale Orario di Servizio), ed essere in possesso del documento di autorizzazione alla circolazione rilasciato da RFI.

La velocità massima dei treni storici, salvo limitazioni più restrittive, è di 100 km/h quando il treno sia trainato da locomotive con RSC (apparato Ripetizione Segnali Cabina) attiva ed efficiente e su linee dove questa sia presente (es. sulla Trieste-Udine-Treviso non lo è, sulla Portogruaro-Trieste solo sul tratto Torviscosa-Ronchi dei Legionari Sud) e di 50 km/h in caso contrario (es. locomotive a vapore ed automotrici diesel che ne sono prive).

In stazione l'arrivo e la partenza del treno storico devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni e quando ciò non sia possibile non dovrà essere superata la velocità massima di 30 km/h con contemporanea sospensione dei movimenti di altri treni su itinerari non indipendenti. Fanno eccezione i treni trainati con locomotive dotate di SSB (Sotto Sistema di Bordo)/SCMT in cabina di guida per i quali la circolazione si svolge nel solo rispetto delle norme comuni.

Ma la vera novità della PEIF 31.0 è al punto 3.0, prescrizioni per la circolazione di veicoli storici sprovvisti di sistema di comando e controllo centralizzato (lateralizzazione) o con chiusura manuale delle porte e nel conseguente punto 3.1, compiti personale di accompagnamento.

Dunque ..... per tutte queste carrozze dovranno essere applicati "idonei elementi di mitigazione" (testuale) per garantire la sicurezza della clientela che la stessa PEIF individua come formata da comitive di amanti del treno e della ferrovia e per que-

sto attente alla sicurezza del viaggio e al decoro dei veicoli storici utilizzati, rispetto alle quali verranno comunque emanate opportune informazioni sulle modalità di comportamento mediante cartelli monitori posti a bordo dei treni e apposite note informative distribuite preventivamente all'inizio del viaggio.

E allora .... le porte delle vetture devono essere attrezzate con un dispositivo di sicurezza (es. una barra!) che tenuto in posizione di chiusura tramite sigillo (!! ) funge da deterrente rispetto all'indebita apertura dello stesso. In corrispondenza del dispositivo viene posto un cartello monitor che vieta l'asportazione del sigillo alle persone estranee al servizio, fatto salvi i casi di emergenza. I bagagliai devono essere posti come veicoli d'estremità con le porte e le saracinesche chiuse a chiave (!) ed accessibili solo attraverso l'intercomunicante da parte del capotreno. Il personale di accompagnamento (agenti Trenitalia e referenti per la comitiva a bordo treno) dovrà cooperare ed informare i viaggiatori sul comportamento da tenere in corso di viaggio e con specifico riguardo al divieto di rimozione dei dispositivi di sicurezza con sigillo, sia in caso di fermata in linea che in quello di arrivo in stazione (!). Nel caso di fermata (addio fotoalt...) questo personale dovrà percorrere il convoglio richiamando i viaggiatori al rispetto del divieto di apertura porte e controllando nel contempo l'integrità dei sigilli di sicurezza! Si risparmiano al lettore le norme nel caso in cui venga rilevato un sigillo forzato o mancante.....

Vengono infine previste le norme per la "gestione del transitorio", al punto 4 PEIF, nelle "more dell'attuazione delle modifiche tecniche che consentano le modalità operative indicate". Nello specifico le funzioni di chiusura e apertura delle porte devono essere assicurate da agenti a bordo opportunamente istruiti tramite.... "procedura di interfaccia" (!! ) denominati "ASP" (Addetto Sorveglianza Porte) che saranno uno per ciascuna carrozza in servizio viaggiatori. Come sopra si risparmiano al lettore tutti i

sottopunti normativi a seconda si tratti con carrozze con vestiboli di estremità, o con un unico vestibolo, o di tipo Centoporte con ambienti a salone ed i casi nei quali le porte assegnate a ciascun ASP dovessero guastarsi.

Tutto questo oltre a quanto disciplinato per i treni commerciali non storici, che rimane sempre valido per circolare sulle linee della rete nazionale.

Ognuno tragga le conclusioni che crede.....

La Redazione



*Dal PEIF 31.0: la porta di una carrozza Centoporte attrezzata con la barra antiapertura.*

## Lateralizzazione e carrozze estere

In tema di lateralizzazione, all'inizio dell'anno i Korridorzug Innsbruck-Lienz che transitano lungo le linee del Brennero e della Pusteria sono stati sostituiti con autobus in attesa dell'autorizzazione alla circolazione in deroga delle carrozze ÖBB che ne sono sprovviste.

La deroga invece è stata concessa agli EC diurni delle DB/ÖBB, perché su queste carrozze era in corso la messa a norma.

La Redazione



## Le Officine "Meccanica Moretta"

Il Piemonte è famoso sia in Italia che fuori dei confini nazionali grazie a molte piccole e medie imprese che agiscono in campi diversi: nel settore ferroviario si distingue la Meccanica Moretta.

Nata nel 1983 col nome di "Meccanica Milanese", come piccolo polo dedito al restauro di mezzi ferroviari prima e ferro-tranviari poi, l'azienda si fa notare da subito per la qualità

ra le Grandi Riparazioni cicliche (GR), ma si tratta solo di attendere i (lunghi) tempi burocratici per avere tutte le certificazioni del caso. Per l'immediato è in progetto la costruzione di un nuovo reparto di verniciatura a spruzzo; infatti al momento questa operazione viene eseguita a pennello per i rotabili storici (è la regola!) o tramite pellicolatura per i mezzi moderni.

Sono circa 20 i lavoratori di tale "laboratorio di treni": elettricisti, tappezzieri, carpentieri, tubisti, meccanici, ecc.

Un esempio degli ottimi lavori svolti è il restauro completo (motori compresi) dell'automotrice ALn 56.1903, risalente al 1937 e accantonata nel 1984 per "età avanzata". Il lavoro fu svolto nel 1988. Il rotabile proveniva dalla linea a cremagliera Paola-Cosenza, a circa 1000 km di distanza e siccome era in condizioni piuttosto critiche (causate anche dalla vicinanza del mare) fu portato a Moretta su un carro ultrabasso. Smontato pezzo per pezzo, pulito, ricostruito nelle parti mancanti (non poche), riverniciato e con motori tornati ruggenti, fu testato sulla linea per Saluzzo (a circa 12 km di distanza) e sui binari della locale stazione. Altre prove confermarono la bontà del lavoro svolto e a giugno del 1989 la "56" fu imbarcata nel porto di La Spezia con destinazione Miami, USA, dove l'attendeva il commissionante del lavoro, un ricco impresario yankee. In Florida la "56" ha potuto correre su una breve linea ferroviaria ed essere esposta per circa 20 anni, fino allo stop dettato da una commissione per la sicurezza. Acquistata recentemente da un magnate turco, e



*La 685.196 in partenza dalla stazione di Saluzzo dopo la riparazione del 2003*

dei suoi lavori. La superficie occupata è di circa 12.000 m<sup>2</sup>. Il nome viene modificato in "Meccanica Moretta" nel 2011 a seguito di una ristrutturazione societaria, ma la produzione prosegue sulla stessa falsariga della precedente. Sia le Ferrovie Statali Italiane (FS) che quelle in concessione si appoggiano al polo morettese per i lavori sui vari rotabili incidentati o danneggiati dai vandali.

Al momento non si eseguono anco-



*In alto. La 640.143 assieme alla T3 del Museo Ferroviario Piemontese viene agganciata dal Köf che la porterà a Moretta (2011)*

*Interno delle officine della Meccanica Moretta (2011)  
A sinistra. La 640.143 in lavorazione  
A destra. Il suo tender riportato a nuovo*







*Carrozze Centoporte in attesa di essere portate alla Meccanica Milanese (Saluzzo, 2000)*



*Carrozza Centoporte a tre assi CDiy 67020 in livrea verde vagone (2011)*



*L'automotrice ALn 772.1033 MFP sul piazzale della Meccanica Moretta (2011)*



*Elettromotrici belghe trainate da una D 345 in partenza dalla stazione di Saluzzo*

fatta nuovamente restaurare, oggi si trova in un museo ferroviario a Istanbul. Avevate mai sentito parlare di un treno che attraversa per due volte il Mediterraneo e l'Atlantico? Una storia davvero singolare! Le riviste specializzate dedicarono alcuni articoli all'argomento.

Non poteva mancare, siccome siamo in Italia, il recupero di un ETR 450, la cui sagoma ricorda chiaramente quella dei primi Shinkansen giapponesi a cui i progettisti FS si ispirarono.

Negli anni '80 e '90 è stata importata in Italia una serie di automotrici, carrozze e elettromotrici provenienti dal Belgio, acquistate "di seconda mano" e necessarie per rispondere all'aumentata domanda di alcune linee in concessione. Acquistare materiale usato, pur se bisognoso di restauro è stato molto vantaggioso dal punto di vista economico. Giunto a Moretta a piccoli lotti, e sostando prima nella stazione di Saluzzo, è stato rinnovato nella cromia, negli interni, nell'impianto di segnalamento e nell'allarmistica. Ora questi mezzi si muovono sui binari di Torino (Ferrovie Torino-Ceres e Satti), Milano

(FNME), Bologna (Suburbana) e altre città italiane presso ferrovie in concessione.

Per le ferrovie Finlandesi è stata riparata una parte del treno 705 SM3S1, precisamente il veicolo IM1.

Nell'ottobre del 2011, quando sono state scattate alcune delle fotografie a corredo di questo articolo, erano in lavorazione alla Meccanica Moretta la locomotiva a vapore Gr 640.143 con relativo tender a tre assi (ripresa anche a Saluzzo nella fase di trasferimento a Moretta), una carrozza tedesca del Museo Ferroviario Piemontese, e alcuni tram storici di Torino.

Erano invece pronte per la consegna l'automotrice ALn 772.1033 (ripristinata funzionante per treni storici), un tram tedesco e la carrozza a tre assi CDiy 67020 in livrea verde vagone.

Alberto Isoardi



*Tram tedesco nel piazzale della Meccanica Moretta (2011)*



*Tram di Torino all'interno delle officine al termine del restauro (2011)*

Tutte foto di A. Isoardi

## Notizie Flash

Con l'inizio dell'anno le tariffe del trasporto pubblico locale sono aumentate mediamente dell'8,5%, aumento dovuto all'adeguamento ISTAT.

La FUC ha invece deciso di offrire l'abbonamento gratis a chi ha una disabilità superiore al 67% con un reddito inferiore a 30 mila euro e la residenza in provincia di Udine.

Claudio Canton

Dopo le proteste dei viaggiatori, le nuove biglietterie self-service stanno venendo attrezzate anche per il pagamento con monete e banconote oltre che con Bancomat e carte di credito.

Claudio Canton

In tema di segnalazione di problematiche inerenti il servizio ferroviario la regione Friuli Venezia Giulia ha attivato, in aggiunta alla e-mail già disponibile, un numero di telefono a cui inviare sms con le proprie osservazioni. Questi messaggi saranno poi inoltrati a Trenitalia.

Claudio Canton

Uno Stadler della FUC che effettuava il treno AT56 Udine-Cividale delle 8.33 si è bloccato, per un problema di software, nella stazione di Remanzacco la mattina del 12 gennaio. E' stato velocemente organizzato un servizio sostitutivo per completare la corsa, mentre le rimanenti corse sono state effettuate, inizialmente con forti ritardi. Il servizio è ritornato alla normalità alle 13.00.

Claudio Canton

Ad un rumeno, probabilmente con qualche rotella fuori posto, è stata negata la salita sul treno FUC in partenza da Cividale alle 22.00 del 13 marzo perché privo di biglietto; per "vendicarsi" ha cominciato a prendere a sassate lo Stadler in servizio e poi si è allontanato dalla stazione. Una delle pietre, prese dalla massicciata, ha infranto il vetro esterno di uno dei finestrini (che sono vetrocamera doppi). Lo squilibrato è stato successivamente rintracciato dai carabinieri ed è risultato senza documenti e senza fissa dimora; risultato: semplice denuncia e probabile foglio di via!

Daniele De Anna

Continuano i furti di rame a danno delle ferrovie. Gli ultimi colpi hanno riguardato la tratta Monfalcone-Bivio

Aurisina e la sottostazione elettrica di Udine. Altri furti sono stati realizzati a Sacile e Casarsa. Disagi per il blocco dei treni si sono verificati nei casi in cui sono rubati i cavi di comando della segnaletica e dei sistemi di sicurezza.

Claudio Canton

La compagnia InRail ha ottenuto l'autorizzazione a circolare sulle ferrovie slovene. Il primo treno di 17 carri è stato effettuato il 15 gennaio con partenza da Nova Gorica in direzione di Gorizia.

Claudio Canton

La gestione del sistema informativo dei teleindicatori della stazione di Udine avviene ora automaticamente tramite l'SCC (Sistema di Comando e Controllo) di Mestre.

Claudio Canton



*La 880.051 fa provvista d'acqua al rifornitore della stazione di S. Giorgio di Nogaro il 15 novembre 1987 durante l'effettuazione del treno speciale a vapore Udine-Palmanova-S. Giorgio-Palmanova-Cervignano (foto C. Canton)*

La giunta comunale di Cividale ha deciso di assegnare in comodato, però con l'impegno ad eseguire gli interventi di adeguamento, la vecchia stazione della SV/FUC all'Associazione Nazionale Alpini e all'Associazione Culturale Cividale Novecento. E' previsto che verrà adibita a museo della prima guerra mondiale ed a sede di mostre ed eventi storico-culturali.

Claudio Canton

La colonna idraulica della stazione di San Giorgio di Nogaro, che è stata rimossa per permettere i lavori di costruzione del sottopasso viaggiatori, verrà restaurata a cura di un'associazione culturale locale e poi riposizionata in una zona adiacente alla stazione quale monumento alla memoria della trazione a vapore.

Claudio Canton

La ditta Eurotech di Amaro ha ricevuto dalla Alstom Italia un ordine da 1,2 milioni di euro per la fornitura di dispositivi di bordo per treni da evadere in due/tre anni.

Claudio Canton

## Trainwatching

Le tradotte da e per l'acciaieria ABS di Cagnacco tra lo scalo Parco di Udine e lo scalo Ziu/Zau oltre che con una "Occhialuta" FUC noleggiata a InRail vengono occasionalmente effettuate anche con una locomotiva diesel G1000 in livrea SBB Cargo e marcatura InRail.

Claudio Canton

Il 30 gennaio si sono svolte nella stazione di Udine alcune prove di aggancio automatico tra il convoglio Frecciarossa n. 52, giunto appositamente, e la locomotiva diesel G2000.01 della Serfer.

Paolo Mazzitelli



*Prove di aggancio automatico tra il convoglio Frecciarossa n. 52 ed la G2000.01 Serfer il 30 gennaio 2013 nella stazione di Udine (foto P. Mazzitelli)*



Il 13 gennaio il Minuetto MD 97, svia-  
to il 14 giugno 2011 a Ispica sulla li-  
nea Siracusa-Gela a causa di un ca-  
mion che non ha rispettato la chiusu-  
ra del PL, è arrivato allo stabilimen-  
to della "Meccanica Moretta", offici-  
na appaltatrice per i lavori straordina-  
ri dell'Alstom, dove sarà sottoposto  
ad interventi "funzionali ed estetici"  
per poi poter rientrare il servizio.

Il viaggio di trasferimento era inizia-  
to il 3 gennaio da Catania C.le, dove  
era ricoverato in attesa della ripara-  
zione, e si è svolto al traino della E  
632.022 con velocità limitata a 50  
km/h. L'ultima parte del viaggio da  
Cuneo a Saluzzo ha visto l'MD 97  
inserito tra altri due Minuetto, men-  
tre nel tratto da Saluzzo a Moretta è  
stato trainato da un Köf alla velocità  
massima di 10 km/h perché la linea  
è priva di protezioni ai PL e perciò la  
marcia deve essere a vista.

Alberto Isoardi

Sulla linea Casarsa-Portogruaro si  
vedono Minuetto diesel della regio-  
ne Veneto, quali l'MD 52 e l'MD 94.  
Probabilmente sostituiscono l'MD 41  
danneggiato nell'incidente sulla Pede-  
montana. Giampaolo Scodellaro

L'11 gennaio il treno R5812 Porto-  
gruaro-Venezia era composto da 6  
carrozze MDVE, delle quali 3 erano  
di 1ª classe, e da una carrozza se-  
mipilota a 2 piani; invece il 19 marzo  
il treno R2466 Sacile-Udine era com-  
posto da una E 464, una carrozza  
MDVE ed una semipilota MDVE.

Giampaolo Scodellaro

A Udine si vedono le Taurus di Fuo-  
riMuro: per esempio il 2 marzo la 190.  
314, che è provvista di loghi, traina-  
va carri a pareti scorrevoli rumeni; il  
9 marzo la 190.313, che è senza  
loghi, aveva in composizione carri  
Eaos. C. Canton/D. De Anna

I due Stadler della FUC, in tempi di-  
versi, sono stati inviati a Lubiana per  
la tornitura degli assi. Dalla stazione  
di Udine a quella di Opicina sono  
stati trainati da una 190 FUC.

Enrico Ceron

Venerdì 8 marzo è rientrata in servi-  
zio, accoppiata all'automotrice ALn  
663.901, la rimorchiata Ln 664.372  
della FUC. E' la prima rimorchiata  
dotata di SCMT certificata in servizio  
in Italia. In seguito anche la Ln 664.  
373 è stata attrezzata, e certificata,  
con l'SCMT: viaggia accoppiata alla  
ALn 663.904. Daniele De Anna

In regione sta circolando la carrozza  
MDVE 50831187150-5 nA di 1ª clas-  
se che presenta un insolito arreda-  
mento interno con i sedili disposti non  
con le classiche 3 file, ma con 4 file  
come nelle carrozze di 2ª classe.

Giampaolo Scodellaro



La Taurus 190.313 di FuoriMuro senza logo  
Udine, 9 marzo 2013 (foto D. De Anna)



La rimorchiata semipilota Ln 664.372 FUC attrezzata  
con SCMT. Udine, 8 marzo 2013 (foto D. De Anna)

## La terza mostra "Forme di ingegno"

Anche l'anno scorso si è svolta l'e-  
sposizione di Busca dedicata princi-  
palmente agli antichi mestieri, ma  
sempre con un corollario di modelli-  
smo. I temi proposti sono stati: il la-  
voro nella fotografia d'epoca, il treno  
a vapore e dintorni, i macchinari:  
creatività e progresso. Come si può  
leggere tra le righe il soggetto prin-  
cipale è il vapore, e come questi ha  
aiutato l'uomo nei primi passi della  
tecnologia (per esempio con le no-  
stre amate vaporiere!) nell'arco di va-  
ri decenni. Ma un tema caro dell'As-  
sociazione Ingenium che ha curato  
la mostra è la creazione di un Mu-  
seo della Meccanizzazione del lavo-  
ro. I primi passi sono stati fatti, ma  
certo il reperimento di uno stabile a-  
dato all'uopo non è cosa semplice.

Da sottolineare che per "lavoro" va  
inteso sia quello artigianale che indu-  
striale, nonché l'agricolo.

Venendo alla mostra, partiamo dalla  
nostra passione: il treno. Questi è  
stato voluto per il concomitante cen-  
tenario della linea Busca-Dronero,  
pur se chiusa da molti anni; da gio-  
vane ho però potuto vedere un paio  
di volte dal vivo una 880 traina-  
re verso Busca i carri de-  
putati al trasporto di legname.  
Per i più giovani era presente  
Riccardo Spada col suo pla-  
stico a "L" in scala 1/87 dove  
sfrecciavano treni trainati da

Modello in scala grande di  
locomotiva a vapore esposto  
dal MFP (foto A. Isoardi)

E 444, ma anche da loco svizzere e  
belghe: una vera cacofonia di mate-  
riale rotabile, ben presentato con u-  
na scenografia ben studiata e con  
molte case e lampioni illuminati. L'i-  
deale per i numerosi giovanissimi (e  
possibili modellisti del futuro) che si  
sono avvicinati!

Il Museo Ferroviario Piemontese di



Savigliano era presente con una vetrinetta piena di targhe di varie Società costruttrici di rotabili (OM, Greco, Ferroviaria Savigliano, TIBB), berretti da ferroviere, lumi a petrolio, brevi tratti di rotaie, alcuni modelli in grande scala riproducenti loco a vapore FS, ed una meravigliosa Pacific della PLM in livrea verde realizzata in legno! Magistrale lavoro! Presentati dallo stesso Ente anche poster, cartelli di stazione, di percorrenza dei treni e di pericolo mortale. Inoltre foto d'epoca di varie linee (non solo della Busca-Dronero) con le attrici principali: svariate vaporiere in azione.

Pure io ho portato alcuni modelli ferroviari in tema: due "Mikado" francesi della vecchia produzione Lima (è la prima volta che le espongo), una P 36 sovietica con tanto di libro in cirillico (!) che tratta del rotabile vero, una vaporiera brasiliana della Frateschi e, piccola perla, una loco in scala 1/50 circa della linea Madeira-Mamoré. Questo è stato fatto tornando e scolpendo vari pezzi di legno da un ferroviere brasiliano. Ricordo che questa linea era destinata a unire la costa atlantica con quella del Pacifico, transitando per una lunghissima parte nell'impervio territorio dell'Amazzonia; gli operai provenienti da ogni dove morirono a migliaia per la sua costruzione. Inoltre ho esposto la motrice tranviaria della Sagi (con alcune foto d'epoca) e la stazione di Man-



*Modello della stazione di Manta realizzato dall'autore dell'articolo (foto A. Isoardi)*

ta in 1/87 che ora è finita; la proporzione ai lettori de **il tender** nei prossimi mesi. Alcuni quadri a tema, insieme ad alcuni libri completavano la mia piccola parte.

Sempre in ambito del vapore era presente una vera macchina a vapore per uso agricolo: proveniente dalla Columbia (USA), restaurata in ogni sua parte dalle abili mani di un amatore di Pancalieri e funzionante, fischi (ben udibili!) compresi. Curiosità: su una fiancata presenta .... lo stemma dell'Ucraina! Solamente una coincidenza, ma notevole.

Una trebbiatrice funzionante in ogni suo componente in grande scala ed opera dell'anziano Felice Piola, alcune giostre per bambini con cavallini ancora di R. Spada, motori tipo Vacuum e Stirling funzionanti ad alcool, carretti in grande scala per il trasporto di fieno e tronchi facevano ottima mostra in altre vetrine. Parecchi modelli di vecchi trattori in grande scala funzionanti veramente a carbone o legna facevano ottima mostra sotto un bel gazebo. Vicino due opere d'arte dell'amico russo Andrej Cebanov: le silouette di una farfalla e di un gatto di circa 1,2 m in altezza realizzati con profilato di ferro e particolari vari dello stesso metallo uniti con saldatura, tecnologia di cui Andrej è maestro. Inarrivabile. Ottimi sia per interni che per giardini.

Per la parte inerente gli antichi mestieri, oltre le numerose foto che occupavano tutto un padiglione, che un tempo era un'officina, erano presenti un simpatico carretto dei gelati montato su una sorta di triciclo a pedali, un vecchio aratro trainato dai buoi, un attrezzo per tosare le pecore (ma anche gli asini e i cavalli), una vecchia rizolatrice, un telaio meccanizzato per fare abiti e tende, torni a pedali e trapani a colonna di varia foggia ed epoche, seghe per tronchi e assi di legna ed altro.

Insomma, si è giunti solo alla terza edizione ma le cose promettono bene, soprattutto se si guarda



*Modelli di vapore agricolo (foto A. Isoardi)*

ai visitatori: ogni anno in aumento! Questo vuol dire che la strada intrapresa dai coniugi Bruna e Giovanni Tolosano (insieme ai loro collaboratori) è quella giusta. Anche il fatto che pure questa edizione sia stata menzionata su alcune televisioni locali ha la sua importanza.

Uno dei temi che mister Tolosano ha voluto sottolineare in un'intervista è stato il dispiacere per sicura la perdita di altri antichi strumenti di lavoro, che per puro disinteresse sono stati gettati via senza pensare ad un loro reimpiego futuro in un museo. Concordo pienamente, non pensando di poter lasciare che il ricordo di queste importanti e "tecnologiche" (almeno per l'epoca) attrezzature venga perso o lasciato solo a sempre più sbiadite fotografie in bianco e nero. E' nostra viva speranza invece che in tutti gli angoli del pianeta si pensi a fare qualcosa del genere, perché la tanto decantata globalizzazione porta a far dimenticare certi valori. Al di là della lingua, delle abitudini, dei costumi e di altri stupidi "confini" creati arbitrariamente da (pochi) uomini.

L'esempio della macchina a vapore per uso agricolo parla da solo.

Alberto Isoardi

**il tender**

N° 68 - Anno 18 (N° 1 / 2013)

Supplemento di Cronaca e Cultura  
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.  
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescato

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine  
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio